Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2871**

15. Wahlperiode 31. 03. 2004

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Christoph Hartmann (Homburg), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Max Stadler, Dr. Dieter Thomae, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Schutz von Anwohnern vor Schienenverkehrslärm

Lärm gehört zu den derzeit größten Problemfeldern im Umweltbereich mit negativen Folgen für die Gesundheit von Bürgerinnen und Bürgern. Hauptverursacher von Lärm ist weiterhin der Verkehr. Neben anderen Verkehrsarten spielt hierbei auch der Schienenverkehr eine wichtige Rolle. Trotz unbestreitbarer ökologischer Vorteile des Güter- und Personenverkehrs auf der Schiene müssen auch hier Maßnahmen ergriffen werden, um in diesem Bereich den Lärm und seine Auswirkungen zu reduzieren. Etwa 20 % der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Schienenverkehrslärm – Eisenbahn, Straßenbahn oder U- und S-Bahn – belästigt, etwa ein Viertel davon schwer.

Ursache für vermeidbaren Schienenlärm ist zum Teil eine veraltete und nicht optimal gewartete Schienen- und Fahrzeugtechnik (insbesondere Riffel auf Rad und Schiene). An bestehenden Schienenwegen besteht ein besonders großer Bedarf an Lärmsanierung. Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz ist nur beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Schienenstrecken sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Eine entsprechende Regelung für bestehende Strecken fehlt allerdings. Für die Lärmsanierung an bestehenden Strecken wurde 1998 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm Schiene auf den Weg gebracht, das von der Deutschen Bahn AG (DB AG) umgesetzt wird. Jährlich stellt der Bund 51 Mio. Euro für Schallschutzwände, Schallschutzfenster und die Gleispflege zur Verfügung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung außer dem Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen“ bislang ergriffen, um die vom Schienenverkehr ausgehende Lärmbelastung zu reduzieren?
2. Welche finanziellen Mittel werden im Bereich von Lärmwirkungsforschung zur Verfügung gestellt?

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, das Lärmsanierungsprogramm Schiene auch weiterhin in der derzeitigen Höhe fortzusetzen oder sogar auszubauen?

4. Trifft es zu, dass eine langjährige Messreihe des Umweltbundesamtes ergeben hat, dass die real gemessene Geräuschentwicklung häufig lauter ist als vorher berechnet und damit die auf die errechneten Lärmbelästigungen ausgelegten Lärmschutzeinrichtungen, wie z. B. Wälle oder Wände, zum Teil nur einen unzureichenden Schutz der Anwohner bieten?

   Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Ergebnissen?

5. Unterstützt die Bundesregierung die Einführung von sog. emissionsabhängigen Trassenpreisen, die im Grünbuch der EU-Kommission zur zukünftigen Lärmschutzpolitik vorgeschlagen wurde?

   Wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?

6. Teilt die Bundesregierung die von Experten geäußerte Auffassung, dass die DB AG den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr zulasten des hoch bezuschussten Nahverkehrs quersubventioniert, da die Trassenpreise derzeit Zug bezogen sind, unabhängig von Länge, Zugmasse oder Lärmemission?

   Sieht die Bundesregierung die fehlende Trennung von Netz und Betrieb als Hindernis für lärmabhängige Preise?

7. Welche Anreize oder Förderungsmaßnahmen zur Entwicklung und zum Einsatz leiserer Schienenfahrzeuge beabsichtigt die Bundesregierung einzuführen?

8. Beabsichtigt die Bundesregierung nach dem Vorbild Österreichs Emissionsgrenzwerte für Schienenfahrzeuge einzuführen?

   Wenn nein, wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine solche Regelung einsetzen?

9. Wie beurteilt die Bundesregierung das in der Schweiz praktizierte Verfahren, wonach lärmarme Schienenfahrzeuge durch einen Trassenpreisbonus belohnt werden?

10. Wird sich der Bund nach dem Vorbild der Schweiz an der Nachrüstung des Fahrzeugbestands der Bahn mit neuer Bremstechnik finanziell beteiligen, wobei die Kosten allein bei Railion Deutschland auf 360 Mio. Euro geschätzt werden?

11. Ist es richtig, dass sich das Programm zur Einführung der sog. K-Sohle – einer Bremssohle aus Kunststoffmischung – lediglich auf den Neukauf von Güterwaggons bezieht, nicht aber auf den Bestand der Waggons und auch nicht auf gemietete/geleaste Waggons?

    Wie groß ist der Anteil gemieteter/geleaster Waggons im von der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften genutzten Fahrzeugpark?

12. Hält die Bundesregierung das von der DB AG selbst gesteckte Ziel, bis zum Jahr 2020 den Schienenverkehrslärm zu halbieren, angesichts der dafür ergriffenen Maßnahmen für realistisch?

13. Beabsichtigt die Bundesregierung auch für bestehende Strecken Schutzansprüche von Bürgerinnen und Bürgern, die vom Lärm betroffen sind, gesetzlich zu normieren?

    Wenn ja, warum?

    Wenn nein, warum nicht?

14. Welche Auswirkungen wird die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 „über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ auf die Lärmsituation im Bereich Schienenverkehr haben?

Berlin, den 30. März 2004

Michael Kauch
Horst Friedrich (Bayreuth)
Birgit Homburger
Angelika Brunkhorst
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Otto Fricke
Rainer Funke
Hans-Michael Goldmann
Joachim Günther (Plauen)
Christoph Hartmann (Homburg)
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Dirk Niebel
Eberhard Otto (Godern)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Dr. Max Stadler
Dr. Dieter Thomae
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333